

Koteczki István

Hadak útján

Német éjszakai vadászok a második világháborúban

1. Bevezetés

Az éjszakai vadászokról nagyon keveset olvashatunk. Néhány hadtörténeti könyv említi őket, legfeljebb 15-20 oldalban, annak ellenére, hogy kialakulásuk az első világháborúba nyúlik vissza. 1940-ig főként kísérleti századok léteztek, majd amikor a brit éjszakai támadások megindultak, gyakorlatilag máról holnapra kellett komoly, bevethető harci erővé válniuk. Sikeres működésüket bizonyítja az a kiragadott tény is, mely szerint három legsikeresebb pilótájuk – Heinz-Wolfgang Schnauffer, Helmut Lent és Heinrich Alexander Sayn-Wittgenstein hercege – összesen 307 légi győzelmet ért el. Csak a szövetségesek nyomasztó anyagi és technikai fölényének, valamint a háború végére a német oldalon általános üzemanyaghiánynak köszönheték vereségüket.

Röviden szeretnék szólni a Luftwaffe – a német légierő – szervezetéről, mely fontos ahhoz, hogy a téma a laikusok számára is érthető legyen. Harcászati szinten a géppár volt a legkisebb egység, két gépből állt. Két géppár képezett egy rajt. A század képezte a legkisebb taktikai egységet, kilenc gépből állt. A következő kisebb technikai egység az ezredek egyes csoportjai voltak, amelyek normál esetben három századból álltak 9-9 géppel és egy vezéregységből 3 géppel. Az ezred, mint a Luftwaffe legnagyobb egysége három csoportból és egy ezredtörzsből – a Stabból – állt. Az ezred gépállományát 94 gépre tervezték. Ezt a három csoport 30-30 gépe és az ezredtörzs további 4 gépe adta. A háború folyamán minden bombázó ezredhez és számos vadász ezredhez is csatoltak kiegészítő csoportként egy negyedik csoportot. Ezekben képezték ki a jövőző személyzetet, mielőtt a frontra küldték volna őket.

A repülőalakulatok a légiflottáknak voltak alárendelve. 1939-ben négy légiflotta állt fenn; számukat később a német terjeszkedés miatt hatra emelték. Az ezredek jelölését a következőképp oldották meg: NJG-vel – Nachtjagdgeschwader – rövidítették az éjszakai vadász ezredet. A csoportot római számokkal jelölték, a századokat arab számmal. Így például a II./NJG 3 a hármass éjszakai vadász ezred második csoportját, a 7./NJG 3 pedig a hármass éjszakai vadász ezred hetedik századát jelölte.

2. Éjszakai vadászat 1940–42 között

A háború kitörésekor a német éjszakai védelmet csak légvédelmi tüzérség és a keresőfények adták. Annyira bíztak abban, hogy feladatukat messzemenőig teljesíteni tudják, hogy a Luftwaffe elit egységének számítottak. Fegyvereik és célkövető eszközeik a kor legfejlettebb technikáját tükrözték. A légvédelmi ütegeket a Freya nagy felderítési távolságú radar vezérelte. Hatékonyágát bizonyítja, hogy 1940 májusban az essen-frintropi légvédelmi üteg a látótávolságon kívülről lőtt le egy RAF (Royal Air Force, Királyi Légierő) bombázót.¹ Május 15-én a RAF Bombázó Parancsnoksága bombázni kezdte a Ruhr-vidéket. Aznap éjjel a földet vastag ködtakaró fedte, ami lehetetlenné tette légvédelmi ütegek alkalmazását. Kiderült, hogy egyedül a földi alakulatok nem képesek megállítani ezeket a bombatámadásokat.

Ez időben az éjszakai vadász egységek csak kísérleti századként léteztek. Néhány – a nappali harcokból már kivont – Messerschmitt Bf-109D vadászgéppel repültek. Ezekről leszerelték a kabintetőt, hogy javítsák a kilátást a gépből és csökkentsék a műszerek

fényének zavaró visszaverődését. Felszálltak néhány bevetésre, de érdemi sikert nem értek el. Ahogy az egyik pilóta megfogalmazta: a célpont megtalálása olyan, „mintha sötét szobában akarnánk legyet fogni”². Sürgős megoldásra volt szükség.

1940 júniusban a ZG 1 (Zerstörergeschwader 1, egyes rombolóezred) néhány alakulatát Düsseldorfba küldték *Wolfgang Falck* parancsnoksága alatt, ahol megalapították az éjszakai és kísérleti századot (Nacht und Versuchsstaffel). Júliusban Göring felkérte *Josef Kammhubert*-et, a KG 51 (Kampfgeschwader, bombázó ezred) parancsnokát, hogy szervezze meg az egyes éjszakai vadászhadosztályt (Nachtjagddivision 1). Kammhuber nem sokkal azelőtt szabadult egy francia hadifogoly táborból, gépét lelőtték a francia hadjárat során és ő fogságba esett. Július 20-án Falck megalakította az I./NJG 1-et és a II./NJG 1-et. Néhány héten belül felállt a III./NJG 1 is.³ Őszi mindhárom csoport bevetésre kész állapotban volt. Időközben a II./NJG 2 egy sor sikeres behatoló bevetést hajtott végre a brit bombázók repülőtereire ellen. Hamarosan felállt az NJG 3 is, de I. csoportját átvezényelték Szicíliaába.

Ez idő alatt Kammhuber sem tétlenkedett. 1940 őszén megjelent a Würzburg-A radar. Kisebbség volt a felderítési távolsága, mint a Freya radaré, de kiküszöbölte ennek hiányosságát; már képes volt bemérni a célpont magasságát is. Martini tábornok, a Luftwaffe jelzőszolgálatának főnöke hat, tapasztalt, Würzburg radarral felszerelt jelzőszázadot rendelt Kammhuber mellé.⁴ Létrehozták az első Helle Nachtjagd (megvilágított éjszakai vadászat) szektorokat, melyek a keresőfények segítségével biztosították az ellenséges repülőgépek elfogását. Mindegyikbe egy keresőfényes zászlóalj, két radar és éjszakai vadászgépek tartoztak. Az egyik radar a fényszórót irányította, a másik a vadászt. A két információt az állomáson levő irányító egyeztetette és rádióon keresztül vezet-

te a pilótát a bombázók közelébe. Ez a módszer azonban csak jó időben, tiszta látási körülmények mellett volt használható. Ennek ellenére értek el sikereket. *Werner Streib* 1940. július 20-i győzelme egy Whitley bombázó ellen volt az első RAF elleni győzelem német terület felett.⁵ A győzelmet keresőfényes segítség nélkül, pusztán radar-irányítással aratta.

Kammhuber folyamatosan tökéletesítette a radar segítségével történő földi irányítást. Megalkották az ún. Himmelbettektorokat (Himmelbett, baldachinos ágy). Ezekben a 100-120 km-es hatótávolságú Freya volt a korai riasztó; jelezte a bombázók irányát és távolságát. Az 50 km hatósugarú Würzburg bemérte a célpont magasságát. Egy Himmelbett szektorban egy Freya, két Würzburg és az éjszakai vadászok dolgoztak együtt, az előbb ismertetett módon. A szektorokat összefoglaló néven Kammhuber-vonalnak nevezték. A Ruhr-vidékre telepítették, de 1941 közepére már a dán Sylt szigettől a Schelde folyó torkolatáig terjedt. A Himmelbett-rendszer komoly hátránya volt azonban, hogy egyszerre csak egy vadászgépet tudott irányítani, tehát a támadó bombázókötél ellen szektoronként egyszerre csak egy gépet lehetett harcba küldeni. Kammhuber ezért folyamatosan ösztönözte a fedélzeti radarok fejlesztését. 1941 júliusban a 4./NJG 1 egyik Do-215B5 gépébe beszereltek egy kísérleti FuG (Funkgerät) 202 Lichtenstein B/C radart. Hatótávolsága 206-218 métertől 5000 méteres távolságig terjedt. A látószöge 70°-os volt.⁶ Néhány pilóta – köztük *Helmuth Lent* is – ellenezte a radar felszerelését, ugyanis a többletsúly és az antennái kb. 25-40 km/h-val csökkentették a gép sebességét. Ez a nézet volt az uralkodó 1941. augusztus 9-ig, amikor *Ludwig Becker* százados és rádióoperátora, *Josef Straub* őrmester Leeuwardenből irányítva a történelem első fedélzeti radar segítségével elért légi győzelmét aratta.

A Lichtenstein B/C-k gyártása azonban lassan haladt. A II./NJG 1 összes gépe csak 1942 júliusra kapta meg, a többi csoportnál csak néhány egységet szereltek fel vele.

2.1. Repülőgépek

Az első három évben az éjszakai vadászok főként Me-110-es, Do-17-es, 215-ös, illetve 217-es repülőgépeket használtak. A Me-110-es eredetileg nehézvadásznak – más néven rombolónak – épült. Az 1939/40-es villámháborúban kitűnően bevált, de az angliai légi csatákban már komoly veszteségeket szenvedett. A legjobb alkalmazása az éjszakai vadász szerepkör volt. 1940-ben kezdték szállítani az új DB-601A1 motorokkal felszerelt Bf-110C1 sorozatot. 1941. április 10-e éjjelén Bf-110C-vel lőttek le egy Short Stirling bombázót. Június 24-én egy Handley Page Halifax bombázó lelövése erősítette meg a Bf-110 éjszakai vadászként való alkalmazását. A gyártást 1942 januárjában leállították, a Me-210 éjszakai vadász gyártása kezdődött el. Elkészítették az F2/F3 típust, DB-601F motorokkal. Háromszemélyes volt, megnövelték az oldalkormányokat és schräge Musikot kapott. A legtöbb F és G típust az NJG 2, 3, 5, és 6 repülte, míg a C-t az NJG 1, 2 és 3.⁷ A Dornier első éjszakai vadász fejlesztései a Do-17Z1 „Kauz 1” (kuvik) tesztgépekkel kezdődtek. Ez volt Do-17 első vadászmodosítása. A gépet az I./NJG 2 tesztelte; 1940. július 20-án Streib hadnagy egy RAF Whitley-t lőtt le vele. Kis sorozatban gyártották a Do-17Z10-est. Ebből a legtöbbet az I./NJG 2 kapta, ahol több, mint hét állt szolgálatban. A Do-215B5 „Kauz III”-at a Do-215B bombázóból fejlesztették ki. A G9+OM-et felszerelték a 490 MHz-en üzemelő FuG 202 B/C radarral. 1941. augusztus 8-9-e éjszakáján Becker főhadnagy éjszakai légi győzelmet ért el vele. A Do-217J volt a Luftwaffe egyik legnehezebb éjszakai vadásza. 1941 novemberben a

Do-217J két változatát tervezték: a Do-217J1-et a Spannerral és a J2-t a Lichtenstein radarral (A Spanner infravörös felderítő eszköz. Spanner I. infravörös sugarakat használt, a Spanner II. csak passzív – rádiólokátoros – felderítést. Csak a Spanner I.-et használták, főként Dornier éjszakai vadászokon, és néhány kísérleti Bf-110-esen – az első egy Bf-110 D1/U1 volt).⁸ A Do-217J-t a Luftwaffe részéről számos kritika érte. A legénység azt kifogásolta, hogy alacsony a teljesítménye és túl nehéz. A technikai hivatal decembertől törölte a gyártását. Németország átadott a Commando Supremo della Regia Aeronauticának (Királyi Légierő Legfelsőbb Parancsnoksága) néhány Do-217J és Bf-110C éjszakai vadászt. 1942 augusztusban az olasz pilótákat Venlóba küldték előzetes gyakorlásra az új gépekkel, és utána Stuttgart-Echterdingenbe szokató gyakorlásra. Az olaszok Pozzolóban rendezkedtek be 1942 szeptember végén. 1943. január 1-jén a 41-mo Stormo di Caccia Notturma (41. éjszakai vadász repülőraj) egy CR-42CN-ből (Caccia Notturma, éjszakai vadász), három Bf-110C-ből, négy Do-217J1-ből és egy elfogott Bristol Beaufighterből repülőgépből állt. 1943. július 16-17-e éjszaka két Do-217J1 megtámadott egy Lancaster-kötélüket, egy bombázót lelőtt közülük. Július 31-én a 41°



LANCASTER BOMBÁZÓ

Stormo 11 Do-217-est kapott, de csak öt volt közülük repülésre alkalmas, nagyon gyakran voltműszaki hibájuk. Mikor a Do-217J elvesztette előnyét a fő rivális éjszakai vadászrepülőgéppel, a Junkers Ju-88C-vel szemben, a gyártást a Do-217N-nel folytatták. A 217N2-n – a vadászoknál először – minden védekező fegyvert végleg eltávolítottak, és schräge Musikkal szerelték fel. A gyártást 1943-ban leállították, addig összesen 340 db Do-217J és N készült el. A visszamaradó gépek többségét kiképző alakulatokhoz irányították, hogy a pótalkatrészek elosztását leegyszerűsítsék, ha ez éppen szükséges volt.⁹

2.2. Pilóták

Az 1940–42-es időszakból két pilótát emelnék ki: *Helmut Lent*et és *Ludwig Becker*t.

Helmut Lent 1939. szeptember 2-án két PZL-t lőtt le – ezek voltak a háború első német légi győzelmei. Falck-kal együtt ott volt a Német-öbölnél 1939. XII. 18-án; ebben az ütközetben három brit Wellingtonnal végzett. A norvégiai hadjáratban Lent gépe egyike volt annak a Hansen főhadnagy vezette hat Me-110-esnek, amely elfoglalta Oslóban a Fornebu repülőteret. 1941. januárjában a 6./NJG 1 századkapitánya lett. Ez év tavaszán csak eredménytelen bevetésen vett részt. Csalódottan kérelmezte, hogy helyezték át egy nappali vadászalakulathoz. Meggyőzték, hogy maradjon és május 12–13-án éjjel lelőtt két Wellingtont. 1943. január 8-án megsemmisített egy Handley Page Halifaxot, ezzel elsőként érte el az 50. éjszakai légi győzelmet. 1944. június 15–16-án három Lancaster lelövésével 100-ra növekedett győzelmeinek száma. 1944. október 5-én halt meg, amikor leszállás közben gépének motorjai leálltak, és kis magasságból lezuhantak. Kitüntették a Tölgyfalombokkal, a Kardokkal és a Gyémántokkal.^{10,11}

Ludwig Becker a rádióirányításos éjszakai vadászat egyik nagy kiválósága volt; 1940.

október 16-án aratta első légi győzelmét egy brit bombázó felett, ez volt az első, földi irányítással elért éjszakai légi győzelem. 1941. augusztus 9-én aratta a történelem első, fedélzeti radar segítségével elért győzelmét. Becker sajátos támadótechnikát alkalmazott. A radar-kapcsolat felvétele után alulról közelítette meg az ellenséges gépet. Miután elérte a bombázó előtti és alatti pozíciót, felvette annak sebességét, majd hirtelen felemelte a repülőgépe orrát és a bombázót teljes hosszában végiglátta. Becker nappali bevetésen halt meg, mikor a Német-öböl felett amerikai B-17-es nehéz-bombázókat támadtak. Ez a bevetés teljesen idegen volt tőle, és az életébe került.

3. Éjszakai vadászat 1943–45 között

1943-ra a Kammhuber-vonal a Párizstól 130 km-re délkeletre levő Troyes-től egészen Dániáig húzódott 150-250 km mélységben. Ezt a övezetet a RAF bombázóinak meg kellett kerülnie, ott viszont vártak rájuk az éjszakai vadászok; ezeknek a gépeknek a 95%-a pedig fel volt szerelve fedélzeti radarokkal.¹¹ A Bombázó Parancsnokság is folyamatosan tökéletesítette a taktikáját. Úgynevezett Útkereső alakulatokat alkalmaztak, melyeknek az volt a feladata, hogy a bombázók számára megjelöljék világító bombákkal a célpontot, a pontosabb találatok érdekében. Amellett a berepülést is átalakították. Az eddigi kis csoportok helyett hatalmas ezergepes kötelékeket alkalmaztak és ezeket nagyon keskeny sávon küldték a céljuk ellen, hogy minél kevesebb Himmelbett szektorból tudjanak ellenük vadászokat küldeni.

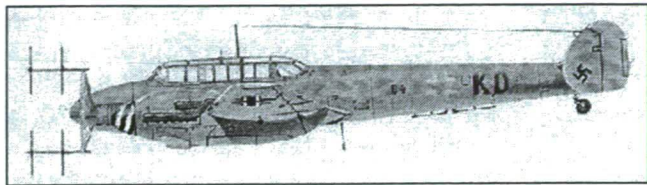
A légvédelem erre a zahne Sau (szelíd disznó) harcelfjárás bevezetésével számolt. A vadászokat rádióirányítás segítségével tömegesen lehetett bevetni. A földi irányítás a bombázókötélék közelébe vezette az éjszakai vadászokat, majd ők a fedélzeti radar segítségével kiválasztották a célpontjukat. Különböző elektronikus eszközök is segítettek őket a bombázók felderítésében.

A Flensburg 68 km-es távolságból fel tudta deríteni a „Monica” – a RAF bombázóinak hátsó riasztóberendezése – kisugárzását.¹² A gyártását 1944 tavaszán kezdték meg. A Naxos gyártását 1944 első hónapjaiban kezdték, a Flensburggal együtt lépett szolgálatba és a háború végéig használták. A Naxos felderítette a bombázók által használt H2S földi térképező radar jeleit.¹³ Ennek ellenére a RAF megszerezte a technikai előnyt, melyet Hamburgnak kellett megfizetnie. 1943. július 24–29. között öt alakommal bombázták a várost, anélkül, hogy a német védelem érdemi ellenállást tudott volna kifejteni. Egy újfajta eljárásnak – a windownak – köszönhetően szinte teljesen megbénították a német radarokat. Az ötlet zsenialitását az egyszerűsége adta: a radarok hullámhosszának felére vágott sztaniolcsíkok tömegét szórták le a város felett, és ezek azonnal megjelentek a lokátor-képernyőn. A bombázókat a több ezer hamis jel szinte teljesen elrejtette (valójában a fedélzeti radarok meg tudták különböztetni a két jelet, a bombázó ugyanis jóval lassabban mozgott a képernyőn, – vadász sebessége mínusz a bombázó sebessége – mint a sztaniolcsík¹⁴). A német éjszakai védelem időlegesen összeomlott. Azonnali hathatós megoldást kellett találni.

1943 nyarán Hajo Hermann őrnagy egy újfajta technika bevezetésére tett javaslatot. A légvédelmi fényszórók, a levegőben robbanó légvédelmi lövedékek és a felrobbant bombák fénye a célpont felett megvilágítja az ellenséges gépeket, tehát vizuális kapcsolat segítségével meg lehet őket támadni. Ez volt a wilde Sau (vaddisznó) taktika. Június 27-én Hermann megszerezte Göring engedélyét egy tizenkét gépes – Fw-190A4-esekből álló – különítmény megalakítására. Július 3-án a wilde Sau-pilóták 12 bombázót lőttek le Köln felett. A birodalmi marsall – Hermann Göring – zöld utat adott az új harc eljárásnak. A JG 300-at 1943. június

26-án állították fel Bonn-Hangelarban. Egyelőre csak egy ezredtörzsből állt. Mivel repülőgéphiány állt fenn, a JG 300 különböző nappali vadász alakulatok gépeit használta éjjel. Ez folyamatos sűrűlódásokhoz vezetett. A nagy repülőgép-veszteségekre való tekintettel ezt a módszert 1943 végén feladták.¹⁵ A JG 301 törzsét 1943 októberében Neubibergben München közelében állították fel.¹⁶ A JG 302 volt a harmadik és az utolsó ezred, amelyet a wilde Sau bevetésekhez hoztak létre.¹⁷ A wilde Sau bevetések azonban komoly veszteségekkel is jártak. Az éjszakai repülések és leszállások nagyon jó navigációs és repülési jártasságot kívántak a pilótáktól. Ezzel azonban – a kiképzés egyre gyengébb minősége miatt – már csak kevesen rendelkeztek. Nagyon sok leszállás közben baleset történt. Mindezek ellenére a wilde Sau teljesítette kötelességét. Néhány hónap múlva, amikor sikerült egy új – a window zavarását figyelmen kívül hagyó – radart rendszerbe állítani, a wilde Sau egységeket feloszlatták.

Ez az új radar a FuG 220 Lichtenstein SN2 volt. Ez volt a Luftwaffe által használt egyik legkifinomultabb radar. A tömeggyártást 1943 szeptemberében kezdték. Az A változat minimális hatótávolsága 500 méter volt, ami közeli felderítésben problémát okozott. Ezt megoldandó a FuG 202-t, vagy a FuG 212-t együtt használták a FuG 220-sal, ez azonban komoly sebességcsökkenést eredményezett. Később, mikor a B modell közeli hatótávolságát megnövelték 300–4000 méter közti távolságra, a FuG 202/212-eseket végleg leszerelték. A korai FuG 220 három frekvencián dolgozott, később változtatható frekvenciasávokon.¹⁸ A briteknek sürgős ellenszert kellett találni az SN 2-vel szemben. 1944. április 24–25-én a 3./NJG 6-ból egy Me-110G4 (C9+EN) indult bevetésre. A legénysége: Wilhelm Johenn főhadnagy pilóta, Paul Mahle őrmester és Joachim Kamprath hadnagy rádiós volt. Lelőttek



ME-110G

két Lancastert, de eltévedtek és Svájcban szálltak le. A gépet és a legénységet internálták. Hosszas diplomáciai alkudozások után kompromisszumot kötött a Harmadik Birodalom és Svájc: utóbbi 12 darab Me-109-est kap, a repülőgépet pedig közösen felrobantják. Az SN 2 technikai adatait a svájciak az angoloknak nem adták ki; ezúttal lemaradtak.¹⁹ Ez év július 13-án navigációs hiba miatt az NJG 2 egyik Ju-88-asa Angliában szállt le. A gépen rajta volt az SN 2, a Flensburg és a Naxos, vagyis minden, amivel a németek sikereket érhetnek el az éjszakai vadászat során.²⁰ Még egy „csodafegyver” volt a német éjszakai vadászoknak, amiről szólni kell, ez pedig a schräge Musik. A III./NJG 3 ásza Schönert százados azt javasolta 1942 júliusában a feljebbvalóinak, hogy kísérleteket kellene végezni ferdén beépített fegyverekkel (később ezt nevezték schräge Musiknak), hogy Do-217-esének harci hatékonyságát megnövelje. A munkát a Mauser gyárral szoros együttműködésben végezték, aki 4-6 MG 151/20-ast szerelt fel két Do-217-es törzsmakettjére 70°-os szögben elfordítva. A ferdén tüzelő fegyverek lehetővé tették a pilóta számára, hogy 50-100 méterről alulról nyisson tüzet, kisebb veszélynek téve ki a gép legénységét, mintha a bombázókkal azonos magasságon támadtak volna a négy hátsó géppuska ellen. A schräge Musik később R22 jelöléssel általános pótfegyver lett.²¹

A normandiai partraszállás rést ütött a német éjszakai védelmi rendszeren; ezt a bombázók ki is használták. Röviddel ezután

megkezdődött a német ipar szisztematikus rombolása: kőolajfinomítók, üzemanyagraktárak, golyóscsapágygyárak lettek a fő célpontok. Ezek a támadások nagyban csökkentették az éjszakai vadászok bevetetőségét is.

Megjelentek a légtérben a RAF éjszakai vadászai is, akik az éjszakai vadász repülőterek közelében lestek német „kollégáikra”. Ez oda vezetett, hogy a legnagyobb ászok is kis magasságban tértek vissza a bázisukra. Ironikusan ezt nevezték „Ritterkreuz-magasságnak”.²² Az üzemanyaghiány a német éjszakai vadászok erejét végképp megtörte.

3.1. Repülőgépek

Az 1943–45 közötti időszakban használt a géptípusok a Me-110G, a Ju-88C és a He-219 és a nagy újdonság, a Me-262 voltak. 1943-ban a Bf-110-est átmeneti megoldásnak szánták, amíg az új He-219 megérkezik, így a „G” változatot 1942-ben újra gyártani kezdték. Az új típus DB-605-ös motorokat kapott és erősebb fegyvereket: két MG 151 a szárnyban, négy MG 17 az orrban; pótlólagos fegyverzete két MG 151 vagy BK 3,7 (Bordkanone, fedélzeti gépágyú) 37 mm-es gépágyú a speciális hasgondolában. Amíg a IV./NJG 1-nél 1944. április 2-től és május 27-től szolgálatban állt, a G3 prototípusaival 32 légi győzelmet arattak. A G4-et DB-603-as motorokkal készítették, megnövelve a teljesítményét nagy magasságban. A hátsó MG 81Z géppuskákat leszerelték, helyette schräge Musikot alkalmaztak.²³ A Ju-88C sorozat leghíresebb variánsa a C6 volt. E típus gyártását 1942 elején kezdték. A repülőgép nagy hatótávolsága lehetővé tette az Anglia és az Afrika feletti hosszú bevetéseket. Az első ezred, amely megkapta a C6-ost az I./NJG 2 volt Észak-Afrikában, II. és III./NJG 2 Európában.²⁴ 1944-től felváltotta a G típus. A háború utolsó hónapjaiban majdnem az összes

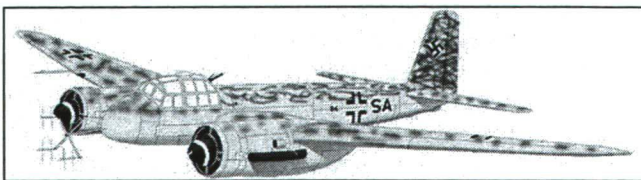
egységet ezzel a géptípussal szerelték fel. A legtöbb ász ezt használta. A Heinkel He-219 Uhu volt a Luftwaffe egyetlen éjszakai vadász gépe, amely bármilyen időben el tudta fogni és le tudta lőni a RAF Mosquitóját. Heinkel a tervezetet először 1940-ben mutatta be, de az RLM-et nem érdekelte; úgy gondolták, előbb győznek, minthogy egy ilyen gépet el tudnának készíteni. Amint a RAF éjszakai támadásai megindultak az érdeklődés felélénkült, és 1941 végén a tervezetet speciális éjszakai vadászgépként engedélyezték. A prototípus 1942. november 15-én repült először. Az első kísérleti bevetést Werner Streib őrnagy végezte Venlóból 1943. június 11-12 éjszakáján. A Berlin felé tartó RAF-kötélékbe beszivároghatva öt gépet lőtt le fél óra alatt. A Ju-88G-t részesítették előnyben és csak 268 Uhut készítettek.²⁵ A Me-262 (PC+UA) 1941. április 18-án szállt fel először dugattyús motorokkal, és egy évvel később, 1942. július 18-án a PC+UC kizárólag sugárhajtóművel. Mikor Hitler saját szemével látta a Me-262 hihetetlen sebességét, elrendelte, hogy építsék át bombázóvá, majd egy évvel késleltetve a végleges gyártást. Galland és sok más híres ász nyomása miatt Hitler 1944. augusztus 30-án engedélyezte, hogy minden huszadik Me-262-est vadásznak építsenek. Éjszakai vadásszá történő alakítására az első kísérlet Kurt Weltertől származik, aki Me-262-esét (gy. sz. 170 056) felszereltette FuG 218 Neptun V1 radarral. Később felszerelték a FuG 226 „Neuling”-ot. Elérte, hogy létrehozzák az első turbó éjszakai vadász egységet 1944 decemberben, a Kommando Stampot, későbbi nevén a Kommando Welter-t, ami Berlint védte. Me-262 A1/U1-esekkel szerelték fel őket. 1945 februárjában a Kommandót újra átnevezték, 10./NJG 11-re. A Me-262B1-est eredetileg kétüléses gyakorlógépként tervezték.

Welter tervei szerint FuG 212 Lichtenstein SN-2-vel készült: a másodpilóta lett az operátor. A 10./NJG 11-hez kerültek. 1944. december 12. és 1945. május 8. között Berlin felett 70 bevetésen 50 légi győzelmet arattak (Mosquitókat és RAF négymotoros bombázókat lőttek le). A B1a/U1 éjszakai vadászt FuG-218 Neptun V radarral és FuG-350 ZG „Naxos”-szal szerelték fel, a 12 gépet a Blohm und Voss gyárban építették. 30 mm-es MK 108-as ágyúkkal szerelték fel.²⁶

3.2. Pilóták

Az utolsó évek pilótái közül *Heinrich Alexander Sayn-Wittgenstein* herceget és *Heinz-Wolfgang Schnaufert* szeretném bemutatni.

Heinrich Alexander 1936-ban lépett be a Wehrmachtba. 1941-ig a KG 1-nél, majd a KG 51-nél bombázópilóta, ezután átképzik éjszakai vadásszá. Maximalistának és erősen individualistának ismerték. A legnagyobb ambíciója az volt, hogy a legjobb éjszakai vadászpilóta legyen. Ezen szándéka eléréséhez Lentet és Streibet közvetlen konkurenciának érezte. Első légi győzelmét 1942. március 2-án érte el, egy RAF Bleinheim bombázót lőtt le. 1942 végétől 1943. augusztus 15-ig a IV./NJG 5, az I./NJG 100 parancsnoka volt. Augusztus 15-től november 30-ig az I./NJG 3 parancsnoka. 40 egyedüli bevetéssel és 20 légi győzelemmel 1942. október 2-án kitüntették a Lovagkeresztrel, 64. légi győzelme után megkapta a Tölgyfalombokat 1943. augusztus 31-én. 1944. január 21-én halt meg Schönerhausen/Elba felett, miután lelőtt öt bombázót, ezzel



Ju-88

84-re emelte győzelmei számát, de egy Mosquito végzett vele, míg hatodik áldozatát próbálta lelőni. Január 23-án megkapta a posztumusz Kardokat.²⁷

Schnauffer 1939 novemberben lépett be a Luftwaffébe mint újonc tisztpilóta, és repülőképzését 1941-ben fejezte be. 1941 novemberében – repülőgyakorlata végén – a II./NJG 1-hez irányították. Stadéba, Hamburg mellé. Később az egységet Saint-Trondba, Belgiumba helyezték. Csak Bf-110-eseket használt, azután is, hogy az egységet Ju-88-asokra fegyverezték át. 1943 júliusában Schnaufert előléptették, mikor légi győzelmei száma elérte a 17-et. Augusztusban a IV./NJG 1-hez vezényelték Leeuwardenbe (Hollandia), ahol a 12./NJG 1 századkapitánya lett. Ott maradt 1944. márciusig, amikor a IV./NJG 1 parancsnoka lett és az egységet visszavezényelték Saint-Trondba. Ebben az időben 47 RAF-bombázót lőtt le. 1943 decemberben kitüntették a Lovagkereszttel. 1944. novemberig Schnauffer a IV./NJG 1 parancsnoka volt, 1944 májusában előléptették századossá és júniusban 84. légi győzelme után megkapta a Tölgyfalombokat. A 89. győzelme után júliusban kitüntették a Kardokkal. E hónapban a legénysége is megkapta a Lovagkeresztet. Schnauffer 100. légi győzelmét 1944. október 9-én aratta, amiért Adolf Hitleről megkapta a Briliánsokat. A következő hónapban a Güterslohban állomásozó NJG 4 parancsnoka lett. Az év végére 106 győzelme volt. Decemberben kinevezték ezredessé. Legnagyobb sikerét 1945. február 21-én aratta, mikor egy nap alatt kilenc RAF-bombázót lőtt le; kettőt a kora hajnali órákban, a másik hetet pedig éjjel. A háború végéig hivatalosan 121 légi győzelmet aratott. 1950-ben a Bordeauxtól délre fekvő főúton autóbaleset érte; összeütközött egy teherautóval. Kórházban halt meg két nappal később 1950. július 15-én.²⁸

Felhasznált irodalom

- 📖 MACKSEY, KENNETH: *A II. világháború katonai tévedései*. Pécs, 1996, Pécsi Direkt Kft.
- 📖 DEIGHTON, LEN: *Vadászrepülők. Az angliai légi csata története*. Bp., 1995, Európa Könyvkiadó.
- 📖 SPICK, MIKE: *A Luftwaffe ászai*. Debrecen, 1998, Hajja & Fiai Könyvkiadó Kft.
- 📖 *A harmadik Birodalom hadviselése*. Fordította: Vibók Tamás. Debrecen, 1997, Hajja & Fiai.
- 📖 <http://www.geocities.com/Pentagon/7404/radars.htm>
- 📖 <http://www.geocities.com/Pentagon/7404/promis.htm>
- 📖 <http://www.geocities.com/Pentagon/7404/promis2.htm>
- 📖 *Top Gun*, 1991/7-8. sz., 1993/11. sz., 1994/3-5-7. sz.
- 📖 <http://ourworld.compuserve.com/homepages/MCnoch/JG300.htm>
- 📖 <http://ourworld.compuserve.com/homepages/MCnoch/JG301.htm>
- 📖 <http://ourworld.compuserve.com/homepages/MCnoch/JG302.htm>
- 📖 <http://ourworld.compuserve.com/homepages/MCnoch/lworgani.htm>
- 📖 <http://www.geocities.com/Pentagon/7404/planes.html>
- 📖 <http://home.inreach.com/rickylaw/he219.htm>
- 📖 <http://www.tiac.net/users/srose/luftwaffe/schnauffer.html>

Jegyzetek

- ¹ Deighton: i. m. 105. p.
- ² Spick: i. m. 147. p.
- ³ Vibók : i. m. 372. p.
- ⁴ Vibók: i. m. 373. p.
- ⁵ <http://www.geocities.com/Pentagon/7404/#Streib>
- ⁶ <http://www.geocities.com/Pentagon/7404/radars.htm>

- ⁷ <http://www.geocities.com/Pentagon/7404/bf110.htm>
- ⁸ <http://www.geocities.com/Pentagon/7404/radars.htm>
- ⁹ <http://www.geocities.com/Pentagon/7404/do17.htm>
- ¹⁰ Spick: i. m. 156. p.
- ¹¹ <http://www.geocities.com/Pentagon/7404/#Lent>
- ¹² Vibók: i. m. 427. p.
- ¹³ <http://www.geocities.com/Pentagon/7404/radars.htm>
- ¹⁴ Spick: i. m. 182. p.
- ¹⁵ <http://ourworld.compuserve.com/homepages/MCnoch/JG300.htm>
- ¹⁶ <http://ourworld.compuserve.com/homepages/MCnoch/JG301.htm>
- ¹⁷ <http://ourworld.compuserve.com/homepages/MCnoch/JG302.htm>
- ¹⁸ <http://www.geocities.com/Pentagon/7404/radars.htm>
- ¹⁹ Top Gun 1994/7. 41. p.
- ²⁰ Top Gun 1994/7. 42. p.
- ²¹ <http://www.geocities.com/Pentagon/7404/do17.htm>
- ²² Spick: i. m. 193. p.
- ²³ <http://www.geocities.com/Pentagon/7404/bf110.htm>
- ²⁴ <http://www.geocities.com/Pentagon/7404/ju88.htm>
- ²⁵ <http://home.inreach.com/rickylaw/he219.htm>
- ²⁶ <http://www.geocities.com/Pentagon/7404/me262.htm>
- ²⁷ <http://www.geocities.com/Pentagon/7404/#promis2.htm/Prince of>
- ²⁸ <http://www.tiac.net/users/srosc/luftwaffe/schnafer.html>

Bodnár Tamás

Volt egyszer egy Hajnal...

Az Auróra cirkáló története

„Téli Palotában
– van már sok-sok éve –
összegyűltek a ravaszok
bajt hozni a népre;

cár járma helyébe
kovácsolni jármot,
gyötrel-em-világ helyére
siralom-világot.

Balti vízen a matrózok
– van már sok-sok éve –
megszóltak: »Tanácskoznak,
s nem tudjuk, mivégre.

Mondják, szebb az élet;
nem hisszük, hogy szebb lett,
azt látjuk csak, hogy gazdánk
kutya helyett eb lett.

De már életünknek
mi legyünk gazdái,
reszkesse nek meg a világ
összes palotái.«

Éj van; a ház telve
indulatos zajjal.
Pétervárra tart egy hajó
úgy hívják, hogy Hajnal.

A matrózok szólnak:
»Mi sem fogunk várni,
gyülekeznek az utcákon
Lenin katonái.

Auróra a hajónk,
a neve is Hajnal...«
S új kor ébredt ágyúszóval,
forradalmi dallal...»

Devecseri Gábor: *A Hajnal* (részlet)